Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1678

26. 05. 82

Sachgebiet 2129

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie des Rates 80/51/EWG vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschall-Flugzeugen

»EG-Dok. Nr. 9555/81«

— Drucksache 9/934 Nr. 27 —

A. Problem

Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll verstärkt werden, indem lautstarke Strahlenflugzeuge nicht mehr zum Verkehr zugelassen werden.

B. Lösung

In die Aussonderung lautstarker Strahlenflugzeuge sollen auch Geschäftsreise-Flugzeuge — bis 20 t Abfluggewicht — einbezogen werden. Der Einflug lautstarker Strahlenflugzeuge aus Drittländern soll unterbunden werden.

Der Ausschuß schlägt als einheitlichen Schlußtermin den 31. Dezember 1986 vor.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen über den anliegenden Richtlinienvorschlag in Brüssel darauf hinzuwirken, daß als Schlußtermin für den Einsatz von lautstarken Strahlenflugzeugen aus dem EG-Bereich und aus Drittländern einheitlich der 31. Dezember 1986 gewählt wird.

Bonn, den 26. Mai 1982

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	**Hanz (Dahlen)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie des Rates 80/51/EWG vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschall-Luftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Abs. 2,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Änderungen, die die Internationale Zivilluftfahrtorganisation an dem Dokument vorgenommen hat, in dem Emissionsnormen für Luftfahrzeuge spezifiert sind, sowie andere progressive internationale Aktionen im Bereich des Fluglärms haben einige Änderungen an der Richtlinie des Rates 80/51/EWG vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschalluftfahrzeugen erforderlich gemacht;

die Absicht von Artikel 1 und 5 der Richtlinie des Rates 80/51/EWG muß eindeutig dargelegt werden;

es muß verhindert werden, daß zivile Unterschallluftfahrzeuge, die nicht auf den Hoheitsgebieten von Mitgliedstaaten eingetragen sind und die nicht den entsprechenden internationalen Normen entsprechen, nach dem 31. Dezember 1987 in den betreffenden Hoheitsgebieten eingesetzt werden; eine zeitweilige Ausnahmeregelung von dieser Vorschrift ist möglich, sofern die betreffenden Luftfahrzeuge abgelöst werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIEN ERLASSEN

Artikel 1

Der Wortlaut von Artikel 1 der Richtlinie 80/51/EWG wird durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß ein ziviles Luftfahrzeug, das in seinem Hoheitsgebiet zugelassen ist und das unter eine der in Band I (Flugzeuglärm) von Anhang 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt genannten Kategorien fällt, gemäß Änderung 5 anwendbar ab 26. November 1981 auf dem Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten nur dann eingesetzt werden kann, wenn dieser Staat aufgrund hinreichender Nachweise darüber, daß das Luftfahrzeug Anforderungen entspricht, die den in Teil II Kapitel 2, 3, 5 oder 6 des genannten Anhangs enthaltenen einschlägigen Anforderungen zumindest gleichwertig sind, eine Lärmbescheinigung für dieses Luftfahrzeug erteilt hat."

Artikel 2

In Absatz 1e) von Artikel 2 der Richtlinie 80/51/EWG sollen die Worte „Höchstgewichte, bei denen ..." ersetzt werden durch die Worte „Höchstmasse, bei der ...".

Artikel 3

In Absatz 1 von Artikel 3 der Richtlinie 80/51/EWG sollen die Worte „Anhang 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, 3. Ausgabe (Juli 1978)" ersetzt werden durch folgende Worte:

„Band I (Flugzeuglärm) von Anhang 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, gemäß Änderung 5 anwendbar ab 26. November 1981".

Artikel 4

Der Wortlaut von Artikel 5 der Richtlinie 80/51/EWG wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„1. Unbeschadet von Artikel 1 stellt jeder Mitgliedstaat sicher, daß nach dem 31. Dezember 1986 in seinem Hoheitsgebiet zugelassene zivile Unterschallstrahlflugzeuge auf dem Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten nur dann eingesetzt werden dürfen, wenn der betreffende Staat aufgrund hinreichender Nachweise darüber, daß das Luftfahrzeug Anforderungen entspricht, die den in Teil II Kapitel 2 Band I (Flugzeuglärm) von Anhang 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, gemäß Änderung 5 anwendbar ab 26. November 1981, enthaltenen einschlägigen Anforderungen zumindest gleichwertig sind, eine Lärmbescheinigung erteilt hat.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können zeitweilige Befreiungen von den Bestimmungen von Absatz 1 dieses Artikels und Absatz 2 von Artikel 7 gewähren, sofern sich die Fluggesellschaft verpflichtet, die betreffenden Luftfahrzeuge bis spätestens 31. Dezember 1988 durch andere auf dem Markt befindliche Luftfahrzeuge zu ersetzen, welche Anforderungen entsprechen, die den in Teil II Kapitel 3 von

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes — 14 — 680 70 — E — Ve 9481 — vom 13. Oktober 1981

Band I (Flugzeuglärm) des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, gemäß Änderung 5 anwendbar ab 26. November 1981, aufgeführten Lärmnormen zumindest gleichwertig sind."

Artikel 5

Der bisherige Wortlaut von Artikel 7 der Richtlinie 80/51/EWG wird als Absatz 1 numeriert.

Der folgende Absatz wird hinzugefügt:

„2. Nach dem 31. Dezember 1987 lassen die Mitgliedstaaten den Einsatz von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen auf ihren Hoheitsgebieten nicht zu, die nicht in einem Mitgliedstaat eingetragen sind und die nicht Anforderungen entsprechen, die mindestens den Lärmnormen gleichwertig sind, die in Teil II Kapitel 2 Band 1 (Flugzeuglärm) des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, gemäß Änderung 5 anwendbar ab 26. November 1981, aufgeführt sind."

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten setzen spätestens sechs Monate nach Bekanntgabe dieser Richtlinie die erforderlichen Vorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie nachzukommen, und sie setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Erläuterndes Memorandum

Einleitung

1. Mehrere in der letzten Zeit unternommene internationale Aktionen auf dem Gebiet des Flugzeuglärms haben die Notwendigkeit gezeigt, die Richtlinie des Rates 80/51/EWG [1]) vom 20. Dezember 1979 zu ändern. Gleichzeitig wird bei dieser Gelegenheit ein geringfügiger Fehler im Wortlaut der Richtlinie korrigiert, auf den die Kommission aufmerksam gemacht worden ist.

Änderung, um Modifikationen an Anhang 16 zu ermöglichen

2. Die erste dieser internationalen Aktionen wurde von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) unternommen, die am 11. Mai 1981 umfassende Änderungen an Anhang 16 zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt angenommen hat. Diese Änderungen gehen in erster Linie auf die Empfehlungen auf der Sechsten Sitzung des ICAO-Ausschusses über Flugzeuglärm zurück. Es handelt sich um technische Änderungen, die nicht an die Grundsätze der Richtlinie oder die Hinweise in der Richtlinie auf die spezifizierten Flugzeuglärmnormen rühren. Durch diese Änderungen werden in die in der Richtlinie genannten Teile von Anhang 16 Verbesserungen betreffend die Lärmprüfungsanforderungen für herkömmliche Propellerflugzeuge und Unterschall-Strahlflugzeuge eingeführt; ferner werden gemäß den Bestimmungen von Anhang 5 (vierte Ausgabe) zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt Maßeinheiten des internationalen Systems (IS) eingeführt. Weiterhin wird durch diese Änderungen eine Umstrukturierung des Anhangs vorgenommen, so daß alle Bestimmungen über die Umweltaspekte der Luftfahrt in einem einzigen Dokument erfaßt werden. Diese Änderungen wurden von den Vertretern der Mitgliedstaaten, die bei den betreffenden Sitzungen der ICAO anwesend waren, genehmigt. Sie sind anwendbar ab 26. November 1981; um die Änderungen in Kraft zu setzen, wird vorgeschlagen, Artikel 1, 2, 3 und 5 der Richtlinie zu ändern.

Änderung dahin gehend, daß von Drittstaaten kommende Strahlflugzeuge ohne Lärmbescheinigung das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten nicht anfliegen dürfen

3. Die zweite internationale Aktion bestand darin, daß die Vereinigten Staaten von Amerika am 28. November 1980 eine Lärmvorschrift erlassen haben, wonach ab 31. Dezember 1984 in den Vereinigten Staaten kommerzielle Unterschallflugzeuge nicht eingesetzt werden dürfen, die nicht den Lärmanforderungen der Vereinigten Staaten entsprechen. Dies könnte dazu führen, daß Unterschall-Strahlflugzeuge an Länder außerhalb der Gemeinschaft verkauft werden, für die keine Lärmbescheinigung gemäß Anhang 16 der Vorschriften ausgestellt ist, und daß diese Flugzeuge (außerhalb der USA) weiterhin während eines beträchtlichen Zeitraums eingesetzt werden. Überdies könnten die in der Gemeinschaft durch die Richtlinie 80/51/EWG überschüssig werdenden Flugzeuge ebenfalls auf ähnliche Weise verkauft und eingesetzt werden. Die Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung erlegt den Mit-

[1]) ABl. EG Nr. L 18, 24/1/80, Seite 26

gliedstaaten nicht auf, zu verhindern, daß diese Flugzeuge sowie ähnliche in den betreffenden Ländern bereits eingetragene Flugzeuge für den Luftverkehr in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

4. Die dritte internationale Aktion bestand darin, daß die 23. Generalversammlung der ICAO die Entschließung Nr. A 23—10 verabschiedet hat, in der die Vertragsstaaten aufgefordert werden, den Einsatz von im Ausland eingetragenen Unterschall-Strahlflugzeugen, die nicht Kapitel 2 von Anhang 16 entsprechen, auf ihrem Hoheitsgebiet nicht vor dem 1. Januar 1988 zu verbieten; dies gilt dann auch nur für diejenigen Flughäfen, die eindeutig Lärmprobleme haben.

5. Im Lichte von Absatz 3 und 4 wird vorgeschlagen, mit einem entsprechenden Zusatz zu Artikel 5 Abs. 2 und Artikel 7 der Richtlinie die Mitgliedstaaten aufzufordern, zu verhindern, daß Unterschall-Strahlflugzeuge ohne Lärmbescheinigung, die nicht in einem Mitgliedstaat eingetragen sind, ab 1. Januar 1988 auf ihrem Hoheitsgebiet eingesetzt werden; auf Ersuchen kann eine Ausnahmegenehmigung bis 31. Dezember 1988 erteilt werden, damit eine Anpassung an die Lockerung vorgenommen werden kann, die durch Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie für die Unterschall-Strahlflugzeuge der Gemeinschaft geschaffen wird.

Streichung des unteren Wertes von 20 Tonnen in Artikel 5 der Richtlinie

6. Die vierte internationale Aktion bestand darin, daß die Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) auf ihrer 48. Sitzung am 17. April 1980 die Anwendung ihrer Empfehlung ECAC/10—18 vom 13. Dezember 1978 auf das Verbot des Einsatzes von Unterschall-Strahlflugzeugen ohne Lärmbescheinigung auf Luftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht bis 20 Tonnen ausgedehnt hat. Diese Empfehlung kann von der Gemeinschaft mittels einer Änderung an Absatz 1 Artikel 5 der Richtlinie angenommen werden.

Berichtigung im Hinblick auf die Konformität mit den Zielen der Richtlinie

7. Die Kommission wurde darauf hingewiesen, daß die am 6. Dezember 1979 vom Rat verabschiedete „vorgeschlagene Richtlinie" in Artikel 1 und 5 die Worte „Mitgliedstaaten" verwendet, wohingegen in der endgültigen Fassung der Richtlinie, die nach einer Sitzung der Rechts- und Sprachsachverständigen am 12. Dezember 1979 herausgegeben wurde, die Worte „jeder Mitgliedstaat" verwendet werden. Diese Änderung könnte dahin gehend ausgelegt werden, daß sie ein mögliches technisches Schlupfloch schafft, denn in Verbindung mit den übrigen Artikeln würde es diese Formulierung einem Mitgliedstaat ermöglichen, ein Luftfahrzeug, das nicht dem Anhang 16 entspricht und das in seinem Land eingetragen ist, zwischen anderen Mitgliedstaaten einzusetzen, wohingegen mit der ursprünglichen Formulierung beabsichtigt war, daß ein solches Luftfahrzeug nirgendwo in der Gemeinschaft eingesetzt werden darf. So könnte zum Beispiel ein solches in einem Mitgliedstaat eingetragenes Flugzeug verpachtet werden, so daß es in der Gemeinschaft eingesetzt werden könnte, solange es nicht in dem Staat landet, in dem es registriert ist. Um diese Möglichkeit auszuschalten, wurde für Artikel 1 und 5 eine Änderung vorgeschlagen.

Konsultation

8. Da das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß zur ursprünglichen Richtlinie konsultiert worden sind, sollten sie auch zu dieser vorgeschlagenen Änderung konsultiert werden.

Empfehlung

9. Die Kommission empfiehlt daher, daß der Rat die beigefügte vorgeschlagene Richtlinie annimmt.

Bericht des Abgeordneten Hanz (Dahlen)

Der Richtlinienvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/934 vom 22. Oktober 1981 dem Ausschuß für Verkehr federführend und dem Innenausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 26. Mai 1982 behandelt.

Ziel des Richtlinienvorschlages ist es, die Bevölkerung mehr als bisher vor Fluglärm zu schützen. Es sind folgende Neuregelungen vorgesehen:

— In die Aussonderung lautstarker Strahlenflugzeuge zum 31. Dezember 1986 — ausnahmsweise zum 31. Dezember 1988 — sollen jetzt auch Strahlenflugzeuge mit einem Abfluggewicht bis zu 20 t einbezogen werden, also insbesondere auch Geschäftsreise-Flugzeuge.

— Der Einflug von lautstarken Strahlenflugzeugen aus Drittländern soll mit Wirkung zum 1. Januar 1988 — ausnahmsweise zum 31. Dezember 1988 — untersagt werden.

Der Verkehrsausschuß begrüßt in Übereinstimmung mit dem mitberatenden Innenausschuß ausdrücklich die Vorlage der Kommission, die dazu geeignet ist, den Schutz der Bevölkerung vor Belästigungen durch den Flugverkehr mehr als bisher zu gewährleisten. Er empfiehlt jedoch, als einheitlichen Schlußtermin für beide Flugzeugkategorien den 31. Dezember 1986 zu wählen, damit auf diese Weise fremde Luftfahrzeuge ebenso behandelt werden wie EG-Flugzeuge.

Bonn, den 26. Mai 1982

Hanz (Dahlen)

Berichterstatter



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0172-6838